SEÑOR PRESIDENTE.- Habiendo número, está abierta la sesión.

(Es la hora 10 y 15 minutos)

-La Comisión de Presupuesto del Senado da la bienvenida al señor Ministro de Transporte y Obras Públicas y a sus asesores, quienes han concurrido a los efectos de analizar las modificaciones al proyecto de ley de Rendición de Cuentas que el Parlamento tiene a estudio, fundamentalmente los artículos 3º, referido al 154 de la Ley Nº 17.556 de 18 de setiembre de 2002, y al artículo 9º vinculado al artículo 6º de la Ley Nº 17.555, también de 18 de setiembre de 2002.

En tal sentido, damos la palabra al señor Ministro.

SEÑOR MINISTRO.- La convocatoria del día de hoy tiene como objetivo dos temas puntuales que me gustaría abordar en el orden en que fueron mencionados por el señor Presidente.

El artículo 154 expresa: "Exclúyense a las actividades de dragado a realizarse con dragas de succión por arrastre, incluyendo extracción de suelos, traslado y vertido de los mismos, de la reserva de bandera establecida en el artículo 1º de la Ley Nº 12.091, de 5 de enero de 1954. No se considerarán actividades excluidas aquellas explícitamente permitidas por la autoridad competente a efectos de la extracción de materiales del lecho fluvial o marítimo para su comercialización o industrialización".

El concepto que contiene este artículo es que un tipo de equipo que no existe en el país, como son las dragas de succión por arrastre, estén excluidas de las que tienen el privilegio del cabotaje. Si los señores Senadores observan el texto original que se remitió al Parlamento en ocasión del estudio de la Rendición de Cuentas, verán que es prácticamente igual pero que no incluye la expresión: "con dragas de succión por arrastre". Es decir que, en realidad, se hacía referencia: "a las actividades de dragado en general". Con esa expresión, podía entenderse que algunas dragas pequeñas que existen en el país, se podrían ver perjudicadas al salir del régimen de la Ley de Cabotaje y, por lo tanto, durante el trámite parlamentario de la iniciativa se puso a texto expreso el agregado "con dragas de succión por arrastre", que no existían en la actividad privada.

Esto, además, está vinculado a un hecho puntual que resultó de un proceso de licitación al que convocó la Administración Nacional de Puertos y en donde apareció una draga que estaba embanderada con un pabellón extranjero, haciéndolo veinticuatro horas antes de la licitación. Es decir que, en definitiva, como ahora hay una draga de succión por arrastre de bandera uruguaya, lo que se estaba buscando era que el trabajo estuviera reservado a esa empresa. Eso no tuvo consecuencias ulteriores, porque la empresa que hizo eso terminó, además, cotizando en el momento de la licitación el precio más barato de dragado que registramos en la historia de dragado del país. De todos modos, podría haber tenido consecuencias, porque si no hubiera coincidido la empresa que hizo esa estrategia con la que tuvo el menor precio cotizado, podría haber esgrimido que ese trabajo estaba reservado a ese equipo que estaba embanderado con el pabellón nacional. Si ello hubiera ocurrido de esa manera, la Administración Nacional de Puertos se hubiera visto obligada o, por lo menos, hubiera estado involucrada en un litigio con los dragadores. Se podrá decir que esta es una legislación al grito y, tal vez lo sea, pero lo que trata es de prevenir esa situación que, como decíamos, tiene un concepto general y una casuística particular.

Quiero recordar que la Ley de Navegación y Comercio de Cabotaje establece en forma muy genérica la reserva de aquellas actividades que están dentro del cabotaje a la bandera nacional, siempre y cuando existan esos elementos para prestar ese servicio. En tal sentido, el artículo 1º de la Ley Nº 12.091, de 26 de enero de 1954, establece: "La navegación y comercio de cabotaje, o sea aquella que se realiza entre puertos de la República, así como los servicios de puerto y playa, las operaciones de salvataje, alijo, y las que efectúen los remolcadores, lanchas y demás embarcaciones menores en aguas de jurisdicción uruguaya, quedan reservados a los buques de bandera nacional". A continuación, el artículo 2º expresa: "Quedan incluidos en el concepto de unidades que realizan servicios de navegación y comercio de cabotaje, los buques nacionales que efectúan travesías por vía fluvial entre puertos de la República y los de los países limítrofes y el Paraguay". El artículo 3º dice: "Quedan también incluidas en la matrícula de cabotaje, las embarcaciones destinadas a deportes náuticos, mayores de seis toneladas".

Lo que se quiere decir aquí es que las embarcaciones de cabotaje nacional tienen algo así como una reserva de mercado, si se quiere llamar así.

Entonces, tal como lo hemos respetado siempre, el procedimiento que se sigue regularmente cuando alguien quiere traer una embarcación es el siguiente: se presenta en primera instancia o en forma simultánea ante la Dirección de Marina Mercante de la Prefectura Nacional Naval –que lleva el Registro de las embarcaciones del país y si pueden o no prestar ese servicio- y, a su vez, ante la Dirección de Transporte Fluvial y Marítimo del Ministerio de Transporte y Obras Públicas. Si efectivamente en el país hay embarcaciones de ese tipo se les hace saber y, si no las hay, se le da un "waver" a los efectos de que puedan venir embarcaciones de otras nacionalidades, tal como sucede, por ejemplo, con embarcaciones para hacer pilotaje de fundaciones de obra. En el Uruguay no hay, pero es bastante común y normalmente son de bandera argentina. Lo mismo sucede en varios otros casos.

De modo que esta fue la motivación, de la que se mantiene su validez, aunque no es menos cierto que la razón coyuntural tenía que ver con la situación que se daba con la licitación que había generado como reacción que se incluyera este elemento, los hechos determinaron que esto fuera irrelevante.

Otro elemento importante que esta Legislatura también aprobó en la Ley de Presupuesto, que es concurrente, es el régimen de cese provisorio de bandera que es de flexibilidad al embanderamiento, donde una embarcación que puede tener un trabajo puntual o zafral en esta zona puede embanderarse, hacer el trabajo o bien puede desembanderarse e ir a trabajar en otro mercado en contra zafra o en otra actividad. De ese modo puede dar de baja a esta bandera y dar de alta si el país en el que esté haciendo ese trabajo o donde preste ese servicio autoriza el régimen de cese provisorio de la bandera. Este elemento que ha sido una flexibilidad también podría ser utilizado en una forma bastante aviesa, en el sentido de decir "como tengo la posibilidad del embanderamiento

provisorio, tengo un buque que hoy no está con la bandera, mañana lo bajo provisoriamente de otra bandera y lo embandero acá", con lo cual adquiere los derechos que genera la Ley de Cabotaje.

Esas son las situaciones que intentamos prevenir con el artículo 154.

SEÑOR RUBIO.- Debo aclarar que no he tenido tiempo de estudiar este tema. De todas formas, me parece que el artículo 154 excluía la reserva de bandera y ahora lo que se propone es derogar este artículo.

SEÑOR MINISTRO.- Efectivamente.

SEÑOR RUBIO.- Entonces, ¿rige la reserva de bandera?

SEÑOR MINISTRO.- Si se derogara el artículo, con las actividades de dragado y éstas más específicas de draga de succión por arrastre pasaría lo siguiente. Por ejemplo, si viene una empresa y embandera su draga en el Uruguay, el día que la Administración Nacional de Puertos o la Dirección Nacional de Hidrografía o el organismo que eventualmente pueda utilizar una draga, van a estar condicionados a hacer ese trabajo como quien tiene el cabotaje, o sea, como quien tiene la bandera, porque la ley le da la reserva al cabotaje. Seguramente eso va a determinar un encarecimiento o, de lo contrario, va a llevar a que todos los que se vengan a presentar a la bandera utilicen el cese provisorio de bandera para ponerse en la bandera y después desembanderarse. Como no es un trámite rápido ni falto de costo, es probable que muchos no lo hagan.

SEÑOR AGUERRE.- Hoy en día en el país hay una draga de succión de bandera nacional. Es una empresa extranjera que embanderó unos días antes de la licitación a la que se llamó recientemente. Entonces, de derogarse este artículo, tal como señalaba el señor Ministro, los riesgos que se corren son que, habiendo una empresa que tiene una situación privilegiada, su cotización sea más alta o gane la licitación a una cotización alta, o que quien gane tenga que negociar para utilizar su draga. Por otro lado, eventualmente los beneficios son que en el marco de la Ley de Cabotaje esa draga tenga que utilizar un determinado porcentaje de tripulación nacional. Una draga de este tipo ocupa 15 personas, y el 75% -que es lo que se exige- sería 11 personas. Entonces, contra el beneficio eventual de incorporar 15 personas, se corre el riesgo de que la cotización trepe a las nubes, al saberse la empresa en una situación privilegiada a la hora de competir.

Por otra parte, es cierto lo que manifestaba el señor Ministro en cuanto a que el cese provisorio de bandera es una situación que Uruguay admite por cuanto ha flexibilizado sus normas, lo que no han hecho otros países, con lo cual no necesariamente es fácil para una empresa embanderada, por ejemplo, con una draga en Brasil bajar la bandera de ese país e ingresar a la bandera uruguaya, para después volver a la bandera brasileña sin costos.

Eso tiene un costo muy importante en Brasil, que debería cargar a la operación y, por ende, a la licitación. Quiere decir que no todas las empresas compiten en igualdad de condiciones.

SEÑORA POU.- Me queda claro que aquí se modificó una ley general por un caso puntual, y que lo que se temía no pasó: lo que se pensó que iba a ser más caro resultó ser aproximadamente U$S 2:000.000 más barato.

Lo que agrega un elemento más a la posición que tengo es el régimen de cese provisorio de bandera. Aclaro que no estoy en contra sino que me da un argumento más a favor. Si es caro y no va a tener los beneficios de que para hacer trabajos en nuestro país deben embanderar acá –que, en definitiva, es el espíritu de la ley madre: proteger y fomentar la Marina Mercante nacional en caso de cabotaje- me parece que lo que deberíamos cuestionarnos no es este artículo –que considero está fuera de lugar y tiempo- sino el régimen de cese provisorio de bandera.

Por otro lado, a fin de no legislar para un caso puntual como este, había pensado que una de las soluciones podría ser que en el pliego de una licitación futura –si hubiera un caso similar a este- se diera un tiempo prudencial para que la empresa que quisiera pudiera embanderar en nuestro país. Supongo que lo que se está tratando de evitar es un monopolio o que existan desventajas para algunas empresas. En consecuencia, considero que habilitando un tiempo para que se realice el proceso de embanderamiento se empareja la situación.

En definitiva, la duda que me plantea lo afirmado por el señor Ministro es si el cese provisorio de bandera actuará en contra o a favor del Uruguay, que en realidad es lo que me interesa.

SEÑOR AGUERRE.- Considero que el espíritu de la ley de cabotaje del cincuenta y pico era favorecer –en aquel momento- algunas actividades del cabotaje nacional. Por ejemplo, si se producían naranjas en Salto y había que mandarlas a Montevideo, como era producción nacional se pretendía que fuera la industria nacional la que las transportara. Claramente no estaba pensado –y por eso no se cita explícitamente el caso- para actividades de dragado y mucho menos para dragado de succión.

El volumen de obras de dragado o dragado por succión que hay en el país anualmente, no es suficiente como para mantener una empresa trabajando en el país con la bandera nacional porque eso implicaría no tener acceso a obras en otros países, ya que no tendría beneficios. Otros países tienen volúmenes más grandes de dragado y es razonable que puedan querer estimular industrias nacionales. En nuestro caso, lo que hay para dragar no es un volumen que justifique tanto trabajo. ¿Cuál es la única draga que se ha embanderado en el Uruguay? Es una draga de una empresa extranjera que tiene un contrato muy importante, de largo plazo, en Martín García y que ahora aspira a lograr el beneficio de poder consolidarse en el dragado del acceso al Puerto de Montevideo. Tiene, para sustentar su industria, un contrato de largo plazo en Martín García, por lo que no es razonable pensar que pueda instalarse una segunda. Entonces, ahí entraríamos en condiciones de competencia sesgada en los futuros procesos licitatorios.

SEÑORA POU.- Entonces, lo que deduzco es que no es que haya escasez de dragas sino de trabajo, es decir que no hay trabajo suficiente para que haya más dragas y eso no se puede inventar. Lo más importante es destacar que es una empresa extranjera que se ha embanderado –no me parece relevante si se embanderó una semana o un mes antes- para realizar ese trámite y, en definitiva, el precio resultó menor. Creo que era lo que motivó la inquietud de las autoridades para hacer una excepción a una ley que tenía cincuenta años de vigencia.

En este momento creo que no hay ningún compañero de la Comisión de Transporte, quizás el señor Senador Riesgo estaba cuando nos visitaron representantes del Centro de Navegación para hablarnos de este tema y de otro que tenemos para tratar

entre hoy y mañana. Nos dijeron que no era buena cosa, aparentemente, que se legislara para un caso concreto y puntual.

Ojalá que en el futuro surjan actividades de dragado en distintos puntos del país, pero parecería que no va a ser así. Además, esto lo avala la propia palabra del Presidente del Puerto.

SEÑOR MINISTRO.- Creo que se dio la coincidencia, afortunadamente, de que la empresa que terminó cotizando muy barato es la misma que embanderó esa draga y, además, tiene un litigio con sus socios en el contrato Martín García por haber embanderado esa draga para una licitación en la cual los integrantes del consorcio competían en el dragado del Puerto de Montevideo. Eso es lo que motiva un pleito interno dentro del consorcio. Este tema no se agotó en la puntualidad de este llamado. Por ejemplo, si mañana se llamara para hacer la licitación del Río Uruguay, ¿cuál sería la situación? Dado que la única draga de succión por arrastre que hay en el Uruguay es ésta, entonces, sería la que haría el trabajo. Pero no es un tema de competencia de precio, sino que la ley dice que es la única que lo puede hacer. Por lo tanto, puede venir otra empresa de afuera, embanderar su draga cuando apenas es postulante a una licitación y, cuando haya que presentarse, el señor va a tener que demostrar que dado que hay una draga que tiene el cabotaje, él también la tiene. Como no sabe si va a ganar la licitación, tiene que desembanderar la draga en la bandera de origen, embaderarla en el Uruguay, ver el proceso de licitación y, si la gana, la deja; de lo contrario, se la tendrá que llevar. Entonces, claramente, esto significa darle el handicap a la empresa que hoy tiene esa draga y que lo hizo en esas condiciones.

Además, lo terminó haciendo porque el embanderamiento salió 24 horas antes de la apertura de la licitación.

SEÑORA POU.- A los efectos de clarificar el tema, quisiera saber si se favoreció y se exigió el embanderamiento para que nuestra Marina Mercante tenga lo que contemplaba el espíritu del proyecto de ley. En una primera instancia, es decir, cuando se tramitaba esta licitación, nosotros estábamos a favor de que se gestionaran los permisos de embanderamiento. De acuerdo con lo que acaba de decir el señor Ministro, se embanderó una sola, porque no hay muchas. Luego, tenemos el régimen de cese provisorio de bandera que fue impulsado, justamente, a estos efectos. Entonces, lo que no entiendo es si el tener el cese provisorio de bandera es un factor a favor o en contra. Digo esto porque, a mi juicio, el cese provisorio de bandera está para habilitar la competencia. Sin embargo, de las palabras del señor Ministro se desprende que ello no se va a poder hacer porque es muy caro, etcétera. De esta manera, lo que estaría de más sería el régimen provisorio. Personalmente, aunque no entiendo mucho de números, creo que ello no es así y no se trataría de algo tan fuera de lo común.

SEÑOR MINISTRO.- Con relación a lo que se acaba de plantear, quiero decir que el cese provisorio de bandera tiene sentido para las actividades zafrales. Vamos a citar un caso con nombre y apellido. Por ejemplo, BUQUEBUS desempeña una actividad netamente zafral; en el verano trabaja tres veces más que en el invierno. Por lo tanto, a raíz de esta situación, si los barcos no pueden cesar provisoriamente la bandera, deben quedar parados en el Puerto hasta la temporada siguiente. Asimismo, el cese provisorio de bandera permite que se pueda bajar la bandera de Uruguay –o de la Argentina, pero en este caso estamos hablando de la bandera uruguaya- y pasar a hacer trabajos en los cruces del Caribe, del Mar Báltico o del Mar Mediterráneo. Además, debemos pensar que un barco de este tipo se desplaza de un lado a otro en cuestión de pocos días. En definitiva, el cese provisorio de bandera, sobre todo en las actividades zafrales –aclaro que el que tiene una actividad regular no hará cesar la bandera porque lo hace todos los días a lo largo de todos los años- le da más libertad a la persona para que pueda sacar más provecho de ese capital. Este es el sentido del cese provisorio de bandera.

Ahora bien; en este artículo y en esta circunstancia, la Administración Nacional de Puertos previó, en el pliego de condiciones, la posibilidad de que fueran todos oferentes con dragas de bandera extranjera. Decimos esto, porque al día del llamado a licitación no había ninguna draga de succión por arrastre de la bandera uruguaya. Por lo expuesto es que señalamos que esto está correcto. Si tuviera que buscar algo incorrecto –y no me quiero poner de Legislador- me preguntaría por qué se habla de dragas de succión por arrastre. En realidad, ¿qué es la draga de succión por arrastre? Es un caso de un equipo altamente especializado en el que no parece razonable que aquél que lo vaya a tener termine, a través de la ley de cabotaje, generando un costo enormemente mayor a los clientes a quienes les prestará el servicio.

En el caso del dragado, ¿quién draga? Sólo el Estado: la Dirección de Hidrografía, las Comisiones Administradoras del Río de la Plata o del Río Uruguay y la Administración Nacional de Puertos. Nadie más. Ahora, si alguien aprovecha la ley de cabotaje para poner su bandera, a partir de ese momento es el dueño del trabajo y el que fija el precio. Y para que venga otro a competir, entonces tiene que hacer lo que decía el señor Presidente de la ANP: desembanderar en su lugar de origen –cosa que no todo el mundo acepta- embanderar en el Uruguay y después, si resulta que no ganó la licitación, tiene que volver a embanderar en el país de origen o en otro país. La verdad es que todo eso implica un costo, porque eso se carga al precio. Pero además toda esa dificultad seguramente va a espantar a los competidores. Actualmente el contrato lo tiene la bandera uruguaya, pero estoy seguro de que el día que ya no esté dragando Martín García, no lo va a tener más.

No sé si he sido explícito. En la pregunta de la señora Senadora Pou había dos partes, pero me dediqué a la segunda y me olvidé de la primera.

SEÑORA POU.- No sé si la primera está referida a la tercera que le voy a hacer ahora, pero en definitiva a lo que aspiro es a que en nuestro país, cuando estamos en tren de fomentar este tipo de actividades, estos embanderamientos, reembanderamientos y desembanderamientos lleven cada vez menos tiempo. De todas maneras, frente a la preocupación del costo, si vamos a juzgar casuísticamente, en esta última instancia no fue así. No hubo un cargo de costo, porque evidentemente quien embanderó, además pudo presentar un precio más bajo, y creo que no fue algo menor, ya que según consta en la versión taquigráfica de la Comisión se trataba de U$S 2:000.000 menos. Puedo estar equivocada, porque la leí hace unos días.

Entiendo que tenemos que definir el criterio. O somos liberales y dejamos que embanderen y desembanderen y vengan y compitan los que tienen lo mejor, o restringimos. Aparentemente, en una instancia estamos a favor de nuestra Marina Mercante, del embanderamiento, y en otra le queremos poner trabas. Creo que en el momento que está viviendo, el nuestro debe ser un país de puertas abiertas, y si quieren embanderar, que vengan y embanderen. Hoy comentábamos con el señor Senador Millor que serán diez o quince puestos de trabajo –no lo sabemos- pero el embanderamiento implica también aportes al Banco de Previsión Social y constituye un elemento importante en el campo laboral; el cese es provisorio, pero si es a menudo, mejor, y si no es tan a menudo, entonces será otra historia. Pero "cortarse las piernas antes de perderse en el camino" en esta materia no parece razonable. Creo que el punto de arranque de legislar por algo puntual es un poco la debilidad de este tema.

SEÑOR DE BOISMENU.- Algunas preguntas que voy a hacer posiblemente ya hayan sido contestadas, pero trato de ordenar mi pensamiento y llegar a una solución final en esta materia.

El tema de los dragados en el Río de la Plata y en el Río Uruguay lamentablemente quedó en el camino. No sé si ha llegado hasta acá, pero siempre ha sido zona de conflicto en estas discusiones.

Concretamente, hay una draga extranjera que se presenta a la licitación y embandera en busca de un determinado beneficio. Por suerte, esa draga, que es parte de un consorcio, maneja en la licitación un precio bajo y el Estado no se ve perjudicado; se me podrá corregir si no es así.

O sea que los inconvenientes o el encarecimiento que pueda tener para la comunidad y para el Estado el hacer uso de esa posibilidad o ventaja, no se dieron en esta licitación. El peligro existe por el hecho de tener la prerrogativa de haberse embanderado durante un cierto tiempo –comparto la posición de que si Martín García se termina, al día siguiente esas empresas desembanderan- pero es posible analizar el tema desde otro ángulo. Aclaro que por ahora no tengo posición, porque lo único valioso es que no hay que respetar la bandera en sí, sino que dicha bandera permite tener a un determinado porcentaje de compatriotas trabajando en ese negocio.

Parece algo bastante sencillo. De un lado, hay uruguayos como nosotros que tienen la posibilidad de trabajar gracias al hecho de tener bandera uruguaya, lo que permite integrar esa tripulación que va a hacer el dragado. En este caso comparto con ustedes –a pesar de lo poco que conocemos de este tema- que la tecnología de dragado ha adelantado enormemente en los últimos años, y resulta evidente que un país como este, con un río bañando sus costas y un océano hacia el Este, tiene que tener posibilidades de acceso a una mayor tecnología para poder desarrollarse en el tema de los puertos y de los ríos.

Mi duda radica en si no se puede lograr una solución para que se dé la posibilidad de que esos uruguayos trabajen. Sin haber tomado una decisión, diría que me parece riesgoso que el hecho de tener una bandera termine causando un encarecimiento de ese trabajo que el Uruguay tanto necesita.

Gracias, señor Presidente.

SEÑOR MINISTRO.- Simplemente, quisiera hacer una aclaración con relación a lo que manifestó la señora Senadora Pou.

La dificultad de los embanderamientos y desembanderamientos no es de acá, donde es bastante ágil. El tema surge en los lugares de origen, donde hoy están las dragas, donde hay que bajar la bandera de un determinado país y después reingresarla, por ejemplo. Todo ese trámite es lento, difícil y costoso, porque a los otros países no les interesa esa situación. Sí les interesa que los buques permanezcan en sus banderas. En nuestro caso, como la mayor parte de nuestra flota mercante es de carácter zafral, tal como a otros países que se hallan en la misma situación, nos interesa dar esa flexibilidad para mejorar la explotación de los activos, de la gente que está en este tema.

Me gustaría dar algunas cifras. Estamos hablando de no más de once personas. Pensemos, por ejemplo, en unos U$S 3.000 mensuales –en general, reciben una buena remuneración-; o sea que estaríamos hablando de U$S 33.000 mensuales. Si consideramos un año, serían U$S 400.000, y se trata de una draga que presumiblemente va a hacer un dragado del orden de los cuatro millones de metros cúbicos en un plazo aproximado de nueve meses. Si llevamos la cifra a un período anual, serían seis millones de metros cúbicos.

Por lo tanto, estamos hablando de que allí la incidencia de las tripulaciones uruguayas corresponde a una pequeñísima fracción. Fíjense los señores Senadores que da una cifra que está en el orden de los centavos por metro cúbico. Ahora bien, si ponemos al único señor que tiene por ley el derecho a hacer el trabajo, ¿creen que va a estar en los centavos la diferencia en precios que va a cotizar? En realidad, va a estar en el orden de los dólares. Por lo tanto, el Estado va a estar pagando 100 veces más los beneficios que la sociedad uruguaya va a recibir.

SEÑOR AGUERRE.- Obviamente el espíritu del artículo no es referirlo a una empresa, sino que está destinado para prevenir a futuro una situación de riesgo que el país, obviamente, está asumiendo. Sin embargo, esta empresa en particular -la única que hoy tiene una draga embanderada en el país y que ya estaba trabajando aquí- ya tenía más del 75% de su tripulación nacional; es decir que salvo el patrón y algún otro alto oficial del buque, todos eran trabajadores uruguayos que llegaron a ocupar esos puestos porque eran buenos y le respondían a la empresa. Quiere decir que el hecho de haber embanderado no le generó al país puestos de trabajo diferentes.

SEÑOR MUJICA.- Simplemente quería referirme a algunas curiosidades.

Esta gente embandera con plazos muy perentorios, muy sobre la raya. Por lo tanto, tiene una intención o, en todo caso, cabe pensar que intenta pelear fuerte en una licitación y presenta precios más bajos. Todo esto se da conjuntamente con una sensible diferencia.

Se supone que, por lo que dijeron nuestros visitantes, el operativo de embanderamiento es costoso, farragoso y tiene dificultades. Por ahí se decía -como argumento- que era difícil que alguien se animara a embanderar para participar de costos adicionales importantes y después ir a una licitación ecléctica con determinados resultados; es decir que esa situación creaba una tendencia un poco cuasimonopólica. Acá se dio el caso de un embanderamiento y la presentación del precio más bajo. ¿Hay una eficiencia técnica superior de este tipo de herramientas en materia de costos, con respecto a las otras formas de dragado? ¿Puede presentarse tal disparidad? Pregunto esto porque esa sería una explicación. Sin embargo, en los hechos, esta gente embanderó porque iba a ganador, pero si no iba a ganador no embanderaba. Por lo menos a mí me cabe la presunción. No es casualidad que presente el precio más barato, porque de otra manera no se hubiera molestado en pasar los trámites de embanderar. Puedo estar equivocado, pero estoy razonando de acuerdo con lo que se ha dicho acá.

SEÑOR MINISTRO.- En relación a las expresiones del señor Senador Mujica, debo decir que estamos hablando de uno de los temas del pasado que, afortunadamente, no generaron ninguno de los dolores de cabeza que eventualmente podrían haber ocasionado. Pensemos en el motivo por el cual embanderó quien lo hizo. La razón fue que la draga ya estaba ahí anclada y dragando desde hace tiempo Martín García. Entonces, el tema del embanderamiento resulta bastante más sencillo y como el

contrato era por un plazo bastante mayor era lógico que lo hiciera, inclusive lo podría haber hecho mucho tiempo antes, para ponerse al resguardo de la Ley de Cabotaje. Con esto se hubieran generado varios problemas a la Administración Nacional del Puertos.

Entonces, creo que aquí estamos tratando de ver hacia el futuro; o sea, de permanecer la situación actual, donde tenemos esta draga con la bandera uruguaya -y, de acuerdo a la Ley de Cabotaje, tenemos reservado el tema a la bandera nacional- debemos analizar qué es lo que va a pasar cuando haya, próximamente, una nueva licitación de dragado en algún lado. Supongamos, por ejemplo, que hay una licitación de dragado en el Río Uruguay y que la haga nuestro país. En ese caso, va a haber una draga que tiene bandera uruguaya y que cuando se realice la convocatoria la empresa va a decir: "Yo me amparo en la legislación, que dice que este trabajo es para mí; yo tengo draga para hacer esto" Y como es el único que tiene draga de función por arrastre para hacer esto, entonces, el valor del metro cúbico, en lugar de costar U$S 0,75 va a costar U$S 3,5.

Entonces, el tema es que creo que estos beneficios fueron pensados para otra cosa totalmente distinta, no para estos equipos especializados y extraordinarios, sino para las lanchas que prestan servicios a los buques, los remolques y toda la pequeña embarcación que, efectivamente, tiene un trabajo regular que, además, no es atípico. Para esa gente es lógico que existan las protecciones de la Ley de Cabotaje.

Ese es nuestro punto de vista sobre este artículo, que no fue tan extenso cuando lo argumentamos el año pasado en la Comisión. La verdad es que en aquel momento no hubo un planteamiento sobre esto. No estamos tan lejos de esa instancia -esto fue hace un año- y no parece lógico que una legislación que en su momento fue aprobada, un año después se desapruebe, sin haber mediado ningún elemento diferente. Me parece un poco inconveniente.

Insisto en que creo que aquí hay que proteger al país de los riesgos futuros; lo que ocurrió en el pasado ya está y afortunadamente no implicó riesgos.

SEÑOR RUBIO.- La preocupación que existe tiene que ver con que no se caiga en una situación de hecho monopólica o de oferta única. Por otro lado, se quiere salvaguardar la posibilidad de que hayan puestos de trabajo nacionales.

Ahora bien, quisiera saber si esa exigencia de puestos de trabajo para una actividad que, como en este caso, es muy específica y no permanente, puede darse sin estar ligada al tema de la bandera, o existen obstáculos jurídicos que la harían inviable. La pregunta es porque desconozco sobre estos temas.

SEÑOR MILLOR.- En el Uruguay hay dos leyes que establecen algo que, en lo personal, opino que tendría que ser más generalizado. Esto lo planteamos cuando se habló del Tratado del MERCOSUR. Como dije, hay sólo dos leyes en nuestro país que establecen un porcentaje mínimo de trabajadores uruguayos. Una es esta, la Ley de Cabotaje, y la otra creo que es la relativa a las Zonas Francas. Ambas establecen un porcentaje de 75% de trabajadores uruguayos que, para un mercado pequeño como el nuestro, creo que es una cifra adecuada, bien pensada.

En el nuevo código laboral paraguayo –no sé si se aprobó, pero hace siete años que se está trabajando en él- se establece que el 90% debe corresponder a trabajadores nacionales, en todo tipo de actividad.

Me parece que esto no se compagina mucho con los intentos de afianzar el Mercosur. De todos modos, habría que establecer un mínimo. Recuerdo que, en su momento, presentamos una iniciativa basada en estas leyes para que fuese incorporada al Tratado del Mercosur, a fin de proteger al trabajador nacional. Tengo la misma duda que acaba de plantear el señor Senador Rubio. Pregunto si, necesariamente, debe vincularse esto con la ley. Lo digo porque una cosa es la norma y otra la actividad, que es la misma. Si se mantiene el artículo, la actividad, reitero, es la misma. ¿Existe algún mecanismo que permita esta salvaguarda mediante la cual el 75% del personal sea uruguayo? ¿Acaso la vigencia de este artículo impediría que eso rigiera? Es decir, ¿dejaría de regir ese requisito de que el 75% de los tripulantes fuese uruguayo?

SEÑOR MINISTRO.- Creo que estamos confundiendo dos leyes distintas: la de cabotaje y la de Marina Mercante. La que establece participación de personal es esta última. Ese tema da para una larga discusión y excede lo que plantea el artículo 154. Entonces, ¿le hacemos un favor a la gente que tiene vocación marina al brindarle normas que, a nuestro juicio, la protege o en realidad la haría trabajar bajo regímenes de otras nacionalidades? Esto es lo que está pasando actualmente. Los capitanes, egresados de la Escuela Naval o de la Universidad del Trabajo en la especialización mercante y los marineros que hoy en día están sobre los barcos, hoy día están trabajando bajo las leyes de Panamá, de Liberia y de Chipre, entre otros países, pero no bajo las normas uruguayas. Las leyes de nuestro país han pretendido darle una salvaguardia al obrero del mar, pero se fueron todos los barcos de la bandera. Salvo los denominados tráficos regulados, por ejemplo, entre Argentina y Uruguay, se perdieron todos los de ultramar. El último barco que tuvimos, de Montemar, hace siete años bajó la bandera nacional.

Actualmente, una gran cantidad de barcos usan tripulación uruguaya, pero trabajan bajo regímenes laborales de otros países, concretamente, los que se llaman "países de bandera de conveniencia."

Entonces, fuimos tan protectores de los trabajadores que hoy no protegemos a nadie. En la práctica, existe una protección vacía de contenido, puesto que el contenido está trabajando en otro régimen. Los barcos se desembanderaron y se embanderaron en otros países.

En este artículo se establece que las dragas de succión por arrastre, que son un elemento especial, no están comprendidas dentro del cabotaje. De manera que habrá dragas de bandera uruguaya, dragas de succión por arrastre –quiero destacar que estas últimas tienen un gran tamaño porque escarban el fondo, es un tipo de buque muy particular- que se exceptúan de la reserva que establece la Ley de Cabotaje. Si no se exceptúa, deberemos tener claro quienes estamos alrededor de esta mesa que en el futuro, cuando se haga una licitación, esto se reflejará en los precios.

SEÑORA POU.- Voy a hacer referencia a dos apreciaciones que se hicieron porque me parecen importantes.

El señor Ministro mencionó, a vuelo de pájaro, algunos números con relación a salarios, a lo que puede ser el 75% de la oficialidad, que serían ciudadanos uruguayos -estamos hablando de jefes de máquinas, de radiotelegrafistas y, por supuesto, del capitán- y hacía referencia a una cifra de U$S 400.000. De acuerdo con el estado salarial del país, le advierto que esa cantidad no me parece

despreciable. Simplemente quería dejar constancia de que para nosotros sería difícil garantizar esos montos a ciudadanos uruguayos con tareas específicas como esas.

En definitiva, me vuelve a hacer cortocircuito que en la misma instancia legislativa hayamos aprobado el cese provisorio de bandera, porque no me queda claro, entonces, si es un beneficio o no. Entiendo que en futuras licitaciones de posibles dragados habría ventajas comparativas apreciables –como dice el señor Ministro- por el tema de la bandera, pero por otro lado estamos habilitando el cese provisorio de bandera porque pensamos que habrá actividades que van a ameritar –como dijera el doctor Gonzalo Aguirre- la existencia de empresas que realicen justamente ese trámite del régimen provisorio de bandera. Entonces no veo dónde está el temor; ya tuvimos uno que, como bien ha dicho el señor Ministro, no se dio. Resulta que, además, iba a ser supuestamente más caro, pero no lo fue. Pero si además, en un régimen que aparentaría quedar con carácter monopólico, va a tener el cese provisorio de bandera y las cifras van a ser –como dice el señor Ministro, y espero que su augurio no sea así- de U$S 3 y pico en lugar de U$S 0,75, seguramente va a embanderar todo el mundo y vendrán para acá. En definitiva, si esas pueden llegar a ser las cifras, sin duda el negocio puede ser mucho más rentable.

Me refiero a que por un lado se estaría cortando y, por otro, abriendo. Entonces, si realmente queremos proteger la bandera nacional y promover nuestra marina mercante, me parece bien el régimen de cese provisorio de bandera y en ese sentido estaría muy bien que siguiéramos con el espíritu de la ley en lugar de mutilarla para lograr un efecto puntual o para una licitación precisa, como fue esta, o una próxima en el futuro.

Además, me parece importante pensar que en la reglamentación de la ley, manteniendo su espíritu, se puede afinarla al punto de cambiar bastante, sobre todo si vamos a estar legislando para prevenciones del momento. Creo que allí la reglamentación o el propio pliego de licitaciones puede estar corrigiendo desviaciones que pueden surgir. Ahora se dio esta, en la que nadie pensó, y no pasó lo que se temió porque, aparentemente, el precio pudo ser más barato y quizás –como bien decía el señor Senador Mujica- la eficiencia de equipamientos que hasta ahora nosotros no teníamos acá resulte en que los precios se vuelvan competitivos.

En fin, creo que la cuestión es clara, es decir, con un régimen de cese provisorio de bandera, si se dan los precios alentadores que augura el señor Ministro, no pienso que sea un trámite que se deje de hacer.

SEÑOR GARGANO.- Antes que nada, me excuso por no haber podido estar presente a la hora en que comenzó esta reunión.

Comprendo la filosofía que hay detrás del artículo que se votó en el Presupuesto; se puede estar de acuerdo o no. En la primera Legislatura debatí largamente sobre la ley de embanderamiento con el entonces señor Ministro de Transporte y Obras Públicas, señor Jorge Sanguinetti, y su Subsecretario, que es el actual señor Ministro de Economía y Finanzas.

No obstante ello, quiero manifestar lo siguiente. Cuando se habló del tema puntual, se hizo referencia al caso de la Isla Martín García y a las dragas que allí operan, entre otros aspectos. Como me estoy preocupando por el tema del dragado –seguramente lo sabe el señor Presidente de la Administración Nacional de Puertos- deseo saber si en la obra de la Isla Martín García no se exige el embanderamiento por parte de la República Argentina y del Uruguay.

Entonces, en la empresa dragado Martín García, ¿se aplica la exigencia que establece la ley de marina mercante o no? ¿La draga tiene que estar embanderada en Uruguay o en Argentina? Porque si fuera así, ligo y entiendo el negocio así como otras cosas más.

SEÑOR MINISTRO.- Debo aclarar que el tema de Martín García no está en la órbita del Ministerio de Transporte y Obras Públicas ni en la de la Administración Nacional de Puertos; se trata de una obra de dragado que se encuentra en el ámbito del Ministerio de Relaciones Exteriores y de la Comisión Administradora del Río de la Plata. De acuerdo con el propio Estatuto del Río de la Plata hay un régimen de administración de canales, obras y demás que se convino con la Argentina. Por lo tanto, en ese caso, se está a dicho régimen que, en realidad, podría ser uruguayo o argentino. El régimen que había al momento de la licitación de los Canales de Martín García en la Argentina era al amparo de un Decreto de ese país –cuyo número no recuerdo- por el cual se otorgaba libertad de embanderamiento, es decir que se habían creado los segundos registros. Eso era para los barcos que estaban en Argentina, por lo que aquellos que tenían otras banderas podían trabajar y este es el caso del que hablábamos, donde se tenía bandera holandesa y ahora uruguaya.

Quiero insistir con el tema del cese de bandera porque creo que hay un error de interpretación. El cese de bandera al que me referí es para los buques que están en el Uruguay y que, por sus características para trabajos zafrales, van a trasladarse a otro lugar. Ese procedimiento también existe en otros países y es allí donde se trata de un trámite burocrático, complejo y a veces sin posibilidad de retorno. Lo que nosotros estamos haciendo acá es dar una posibilidad a nuestra gente. Imaginemos a quienes vienen en verano y alquilan lanchas; en ese caso, podríamos otorgar un cese provisorio de bandera o de crucero en el invierno para que puedan ir a trabajar, por ejemplo, al Paraná. También puede darse el caso de buques que trabajan con cosechas puntuales. Estas son las flexibilidades a las que aspiramos y, en el mismo sentido, previmos el arrendamiento a casco desnudo que es otro de los elementos de fomento de la marina mercante. Todos estos aspectos aspiran a dar más posibilidades de trabajo.

Creo que en este caso es un riesgo, por ejemplo, no contar con una norma que proteja en este sentido. Si se pretende otra situación tal vez tendríamos que buscar otros caminos, no a la derogación del artículo sino establecer, en la Ley de Cabotaje, una flexibilidad para el caso de equipos especiales. Entonces habría que decir que para el caso de equipos especiales el Poder Ejecutivo determinará cuáles son esas circunstancias. En este caso se habla de dragas de succión por arrastre, pero lo cierto es que lo mismo podría suceder si el día de mañana viene alguien y trae una pilotera al Uruguay; a partir de ese día ese señor tendrá una reserva de mercado. Por lo tanto podría aparecer cierta flexibilidad en ese aspecto, reitero, para los equipos especiales. Por supuesto que la definición para "equipos especiales" siempre puede ser un poco arbitraria en cuanto a cuáles son "especiales" y cuáles no.

No obstante, creo que el riesgo que se previene no es menor, ya que tuvimos una gran zozobra en esos dos o tres días anteriores a la apertura en virtud de que esa situación podría haber implicado un costo mucho más elevado para el Estado, aunque afortunadamente no fue así.

SEÑOR RUBIO.- Me gustaría saber qué previsiones hay de licitaciones a realizarse próximamente en las que pueda plantearse este tipo de situación. Pregunto esto para saber de qué estamos hablando a este respecto.

SEÑOR MINISTRO.- Realmente es difícil aventurar lo que sucederá en el futuro. De todos modos, pienso que hay unos cuantos proyectos portuarios y, por lo tanto, las vías de navegación y las áreas asociadas seguramente van a ser objeto de dragado. En ese sentido, el Puerto de Mbopicuá va a necesitar obras de dragado y, eventualmente, también necesitará ese tipo de obras, si se concreta una terminal que está proyectada, la zona de Palmira. También algo en ese sentido deberá hacerse en lo que corresponde a los desarrollos del Río de la Plata, ya sea en Montevideo o en la zona del Este.

En definitiva, podemos decir que hay un conjunto de obras de dragado que claramente se van a realizar y otras, como la profundización del canal de acceso del Puerto de Montevideo, que se están considerando. Asimismo, con relación al tema del Río Uruguay, que ya había mencionado, sabemos que hay una serie de demandas que seguramente van a ir determinando que los pasos que hoy en día –sobre todo los del sur de Fray Bentos- tienen limitaciones se vayan profundizando.

Por lo tanto, no se trata de que estamos hablando de una entelequia en virtud de la cual prácticamente se estaría admitiendo que como acá no se va a dragar nada estamos diciendo todo esto por un riesgo que de ningún modo se presenta como inmediato. En realidad, creo que sí se trata de un riesgo relativamente inmediato.

SEÑOR RUBIO.- En definitiva, la obra más importante o de mayor envergadura incluida en esta iniciativa sería la de llevar el acceso a once metros. Entiendo que eso y el dragado del Río Uruguay para la salida desde Fray Bentos serían las cuestiones de mayor impacto de todo el conjunto que estamos considerando.

SEÑOR MINISTRO.- Quizás si medimos esos proyectos en volúmenes, es decir en metros cúbicos, podríamos decir que son los más importantes. Pero también hay otros temas, como el dragado de dársenas, que no son menores. No hay que olvidar que el Puerto tiene dentro de la dársena un par de obras de dragado para realizar, además de las otras situaciones, como la de Mbopicuá y sus canales de acceso y zonas de maniobra que ya hemos analizado. Eventualmente, también tenemos para llevar a cabo lo relativo a la zona de Laureles, si es que se concreta lo proyectado con respecto a un puerto en ese lugar, sin olvidar los dos proyectos en la zona de Palmira.

En síntesis, ese es el conjunto de situaciones que tenemos proyectadas.

SEÑOR AGUERRE.- El dragado de profundización a once metros en el Puerto de Montevideo es del orden de los cinco millones de metros cúbicos cada dos años. También existe la previsión de dragar a doce metros, lo cual va a implicar un dragado adicional; pero eso depende de una decisión que, espero, pueda concretarse dentro de dos o tres años.

SEÑOR PRESIDENTE.- Si no hay más comentarios sobre el artículo 3º del proyecto de ley de la Comisión, pasaríamos al artículo 9º, que corresponde al 66 de la Ley Nº 17.555, para lo que le damos la palabra al señor Ministro.

SEÑOR MINISTRO.- Este artículo, en definitiva, lo que hace es establecer que los agentes marítimos tengan precios máximos. Cabe recordar que el agente marítimo es uno más de los agentes que trabajan en la cadena de comercio, en este caso en particular, del comercio portuario. Todos los otros agentes de dicha cadena tienen precios máximos; hay precios máximos de operador portuario, de prestadores de servicios, de depósitos y de una cantidad importante de actividades. Sin embargo, reitero, no hay precios máximos de agencias marítimas, y aquí lo que se establece es, precisamente, la facultad del Poder Ejecutivo –ni siquiera se los está estableciendo sino solamente facultando a hacerlo- de fijarlos.

Esto se debe a que, en primer lugar, parece razonable que si toda la cadena de servicios tiene precios máximos, también lo tengan los agentes marítimos y, en segundo término, porque se da una situación en la que distintos agentes que trabajan en el puerto tienen razones sociales diferentes, pero son las mismas personas. Vamos a poner ejemplos concretos, como Christophersen S.A y Planir S.A ya que, mientras la primera es una agencia marítima, la segunda presta servicios de operador portuario. Este último tiene precios máximos. En definitiva, se trata de dos razones sociales distintas, pero quienes están familiarizados con el puerto saben que son las mismas personas físicas, si bien las jurídicas son otras. Entonces, se da la situación de que, como operador portuario tengo precios máximos, pero como agente marítimo no, por lo que aquello que tengo acotado por un lado, lo levanto por el otro.

A nuestro juicio, el agente marítimo tiene que ser un intermediario del flete, es decir, un representante del armador que cobra una determinada cantidad sobre el costo del flete, pero no un generador de costos portuarios. Sin embargo, actualmente lo es efectivamente, y luego quiero que sobre este tema se extienda el Director de la Administración Nacional de Puertos.

Por lo tanto, lo que decimos en este artículo creo que es bastante claro y consiste, reitero, en otorgar una facultad al Poder Ejecutivo para establecer precios máximos y para que, a su vez, los condicione en los casos en que la falta de competencia afecte a los costos del comercio exterior del país. Esto significa que no es en cualquier caso que nosotros vamos a fijar precios máximos al sector privado, pero cuando la falta de competencia o las prácticas que se apartan de la misma, puedan determinar un aumento de costos a la producción o al comercio exterior del país, entonces se habilita el establecimiento de los mismos.

Me gustaría que, si no hay inconveniente, el señor Presidente de la Administración Nacional de Puertos se extienda sobre el tema.

SEÑOR AGUERRE.- Lo que se está tratando en este caso es una facultad que, por la Ley de Puertos, tiene la Administración Nacional de Puertos para fijar a los distintos operadores portuarios, como decía el señor Ministro. En la actualidad, las terminales de contenedores, los distintos operadores de equipos, los depósitos, los remolcadores, las lanchas de practicaje, las tienen ya implantadas o la ANP tiene la habilitación para imponerlas, llegado el momento. Cuando en otra oportunidad concurrí a la Comisión –no sé si a ésta o a la de Transporte y Obras Públicas- por este mismo tema, puse el ejemplo gráfico de la importancia de tener la herramienta, aunque ello no implique necesariamente su uso, porque ésta tiene algunas condiciones para ello. Hasta hace un año y medio, en el Puerto había tres empresas, operadores portuarios, que prestaban servicios de remolcadores. En virtud de que había un régimen de franca competencia, nunca se habían aplicado las tarifas máximas. A fines de 2001 y principios de 2002, una de las empresas de remolcadores deja de prestar funciones. Quedaron dos y ante el riesgo de que en un mercado donde sólo dos compitieran hubiera algún tipo de acuerdo para fijar las tarifas, la Administración Nacional de Puertos llamó a las dos empresas, les advirtió que esperaba que no hubiera aumento de precios y les dijo que en caso de que ello ocurriera, utilizaría la herramienta que le otorgaba la Ley de Puertos, en el sentido de fijar tarifas máximas. Entonces, el solo hecho de contar con esa herramienta hizo que no hubiera aumento de precios, por lo que todo el mercado se siguió beneficiando, inclusive las propias empresas que ahora, en lugar de tener un mercado dividido entre tres, lo tienen dividido entre dos, con lo que sus propios costos fijos se manejan con

mayor volumen de mercadería. En definitiva, lo que se pretende es tener una herramienta que permita controlar si eventualmente hay abusos.

Por otra parte, existe la intención de que se pueda clarificar qué es lo que paga un consignatario de carga, cuando paga la factura de una agencia. Digo esto, porque hay distintos conceptos, algunos que son para cubrir costos y, naturalmente, beneficios de la propia agencia; otros son costos que la agencia traslada al armador y, en definitiva, han aparecido en los últimos años conceptos nuevos sin regulación y sin ningún tipo de control; simplemente, se trata de impuestos al mercado. Allí apareció el BAF, que es una tarifa adicional por el uso de los "bunkers"; el EIF, que es una tarifa por la utilización de algunos equipos y el EIS, que da cuenta de los contenedores vacíos que se generan, en algunos casos en el Uruguay, en otros, hay que ir a buscarlos, porque las importaciones y las exportaciones no van parejas. Ello genera costos adicionales no regulados, que simplemente se le imponen al consignatario y parece razonable que existan herramientas que permitan evitar los abusos. No digo hoy que el costo que impone una agencia marítima "per se" sea excesivo -esto seguramente demande estudios adicionales- pero sí señalo que sería bueno, en caso de constatarse eso, que el Poder Ejecutivo contara con las herramientas necesarias para regular el mercado. Digo esto, porque en situaciones de libre mercado y de libre competencia el mercado es un buen regulador de precios. Sin embargo, cuando el mercado es más pequeño y empiezan a no funcionar las reglas de libre mercado, está bien que el Estado tenga esas herramientas.

SEÑORA POU.- Quisiera hacer algunas consideraciones previas. En la Comisión de Transporte y Obras Públicas recibimos a los representantes del Centro de Navegación, quienes tenían mucha preocupación por este artículo que faculta al Poder Ejecutivo a fijar los precios máximos a las agencias marítimas. Ellos nos dijeron que, en definitiva, se iba a hacer en la medida en que pudiera afectar al comercio exterior.

No me quiero extender, pero me parece que es muy interesante la lectura de los motivos por los cuales la gente del Centro de Navegación expresa que, en primer lugar, no es conducente para el fin que se busca –promover el comercio exterior- pues no bajan las tarifas. Además, el propio Presidente de la Administración Nacional de Puertos reconoció recientemente, en algunos artículos, que no son altas y que se podría estar perjudicando a uno solo de los agentes de la cadena. Salvo que haya un contrato específico entre la agencia y el importador o el exportador, todo lo que está en el medio, en definitiva, estaría perjudicando solamente a las agencias. Dicho sea de paso, consultamos al Director Campomar, de la Administración Nacional de Puertos, quien nos señaló que esta fue una iniciativa personal del propio Presidente de esa Administración y que los otros dos Directores la desconocían.

Por otro lado, también es muy interesante leer las expresiones del señor Ministro de Economía y Finanzas cuando concurrió a la Comisión. Ante una pregunta relacionada con este tema respondió que, realmente, no fue una iniciativa de su Ministerio sino de la Administración Nacional de Puertos. De modo que no estaría apuntando directamente al tema del comercio exterior, o por lo menos así surge de la respuesta del señor Ministro.

Por otra parte, en la defensa que se hizo, si no me equivoco, en esta Comisión, el señor Senador Brause, que había recibido unos comparativos de los costos de los puertos y después nos los hicieron llegar a nosotros, se refirió a un cuadro que comparaba el Puerto de Montevideo con el de Amberes, pero no creo que valga la pena ahondar en los detalles del equívoco que puede provocar comparar un puerto y otro en ninguna de las facetas que se nos pudiera ocurrir.

Entonces, más allá de señalar lo que decía en varias oportunidades el ingeniero Aguerre en el sentido de que las tarifas de las agencias marítimas no son desmesuradas, me parece importante destacar que la herramienta que el señor Presidente considera que es bueno tener, ya existe, no para un solo agente sino para todos sin preferencias, y están contenidas en la normativa de defensa de la competencia y en los decretos reglamentarios. En ese sentido, considero importante, en un país "legiferante" como el nuestro, no legislar sobre lo que ya está legislado; además, lo está en un ámbito más justo, porque en definitiva puede afectar a todos los eslabones de la cadena y no –como nos decía la gente del Centro de Navegación- solamente a uno de ellos.

Si no me equivoco, son dos las normas en las que se puede amparar la Administración Nacional de Puertos para utilizar esta herramienta que, como muy bien ha dicho el señor Presidente, ojalá no se tenga que utilizar, pero además ya está. Cabe destacar que también está vigente el artículo 7º de la Ley Nº 16.246 (Ley de Puertos), que dispone que el Poder Ejecutivo "velará para que aquellos servicios que se presten en régimen de libre concurrencia se efectúen en condiciones tales que efectivamente la garanticen, reservándose en todo caso el derecho de fijar tarifas máximas para tales servicios".

Luego están vigentes, también, la norma de defensa de la competencia y los decretos reglamentarios -lo señalo a los efectos de la versión taquigráfica- en donde se destacan los artículos 13 a 15 de la Ley Nº 17.243, de 29 de junio de 2000, y los artículos 157 y 158 de la Ley Nº 17.296, de 21 de febrero de 2001 y sus decretos reglamentarios Nº 86/001, de 28 de febrero de 2001, además de los modificativos que puedan existir.

En definitiva, pienso que estaríamos, diría, lloviendo sobre mojado, pues la herramienta ya existe. Al igual que el señor Presidente de la Administración Nacional de Puertos, espero que no se concreten las circunstancias en las que estas herramientas deban ser utilizadas.

SEÑOR MINISTRO.- Cuando este tema fue remitido al Poder Ejecutivo para el armado del proyecto de ley, nos preocupó, particularmente, ya que el Ministerio de Transporte y Obras Públicas es el encargado de la política de transporte del país.

Con relación a la lectura que realizó la señora Senadora Pou sobre la Ley de Puertos, quiero decir que hace referencia a los operadores portuarios, no a las agencias marítimas. Entonces, si la legislación tiene para los operadores portuarios tarifas máximas, por qué no tiene exactamente la misma previsión para otras personas que trabajan en el mismo tema.

El Presidente de la Administración Nacional de Puertos seguramente podrá aportar otros elementos adicionales.

SEÑOR AGUERRE.- Los operadores portuarios a que refiere la Ley de Puertos y el artículo que cita la señora Senadora, son los que ya habíamos mencionado: los depósitos, los que manejan cargas de contenedores, de graneles, los servicios de remolcadores, las lanchas y algunos otros, pero no están incluidos dentro de los operadores portuarios las agencias marítimas.

SEÑORA POU.- Me parece importante destacar, porque quizás algunos miembros de la Comisión no lo saben, que a las agencias marítimas se les adjudican cinco ítems de costos de los cuales cuatro no pertenecen a ella. Entre ellos está el THC, que son gastos terminales en el Puerto de Montevideo, con U$S 130. Recordemos que el costo que se maneja es de U$S 36,50 más IVA por contenedor. Es interesante mantener este relacionamiento porque estos U$S 130 es parte del flete internacional, o sea forma parte de lo que el armador cobra dentro del flete básico más los recargos de los que recién hablábamos. Además, están todas las otras siglas, como el Equipment Investment Factor (EIF) y el Logistics Fee. Por lo tanto, repito, de los cinco factores hay cuatro que no les pertenecen. De alguna manera, buscar el beneficio quedaría fuera de foco. Creo que es lo que se está pretendiendo hacer con este artículo.

SEÑOR AGUERRE.- No adjudiqué una serie de tarifas que cobran las agencias. Efectivamente, por proceso documental cobran los U$S 36,50 más IVA, que da U$S 45 para la exportación y que en el caso de la importación son U$S 75. Cobran directamente al consignatario el Logistics Fee, que son U$S 15 por caja. Además le cobran al armador –que es el dueño del buque- distintos porcentajes sobre el flete. En algunos casos cobran emisión de correctores documentarios, por lo que si un documento sale mal, cobran U$S 45 por ese concepto. Hay otras tarifas que se cobran que funcionan como retención y son volcadas al armador, como por ejemplo el Equipment Investment Factor, el Equipment Investment Surcharge (EIS), el Currency Adjustment Factor (Factor de Corrección de Moneda), el THC y otros. Estos conceptos en los que el agente funciona como agente de retención, no están regulados y han surgido en los últimos años y se les traspasan junto con una dimensión de fletes. El flete aumenta por otro concepto, ya que es el armador el mismo que lo recauda. Es cierto que el Uruguay no tiene ni fuerza ni tamaño suficiente como para ponerse a regular el costo de los fletes internacionales. Es bueno que cuando un consignatario paga con su carga, sepa con claridad qué es lo que está pagando y cuáles son los conceptos.

SEÑOR PRESIDENTE.- Si nadie hace uso de la palabra, agradecemos la presencia del señor Ministro, del señor Presidente de la Administración de Puertos y sus asesores.

La Comisión pasa a cuarto intermedio de cinco minutos a los efectos de seguir trabajando.

(Se retiran de Sala el señor Ministro de Transporte y Obras Públicas, el señor Presidente de la Administración Nacional de Puertos y sus asesores)

SEÑOR PRESIDENTE.- Continúa la sesión.

Cabe recordar que de los doce artículos en consideración ya fueron aprobados el 1º, el 2º, el 4º, el 5º, el 8º y el 11. Por lo tanto, deberíamos tratar los artículos 3º, 6º, 7º, 9º, 10 y 12.

SEÑOR RIESGO.- A título personal adelanto que no voy a acompañar los artículos 3º, 6º y 9º. No sé qué hará el resto de mi bancada. Naturalmente, no estoy oponiéndome a que se trate el proyecto porque, en definitiva, estaremos a lo que resuelva la Comisión. De todos modos, quizás pudiéramos postergar la votación por unos días a fin de tener el tiempo suficiente para consultar a mis otros compañeros de bancada.

SEÑOR GARGANO.- Entiendo que deberíamos seguir un orden. En tal sentido, ahora tendríamos que considerar el artículo 3º. Adelanto que estamos a favor de la derogación de la excepción del embanderamiento.

SEÑOR PRESIDENTE.- En consideración el artículo 3º.

Si no se hace uso de la palabra, se va a votar.

(Se vota:)

- 4 en 7. **Afirmativa**.

SEÑOR RUBIO.- Deseo dejar una constancia. Creo que si bien el argumento que dio el señor Ministro es importante, el Poder Ejecutivo tiene facultades suficientes para que en los procesos licitatorios se puedan obviar situaciones derivadas de la presentación de una sola empresa. Por lo tanto, entiendo que ese razonamiento no es tan demoledor como parece.

SEÑOR PRESIDENTE.- En consideración el artículo 6º.

Si no se hace uso de la palabra, se va a votar.

(Se vota:)

- 6 en 7. **Afirmativa**.

En consideración el artículo 7º.

SEÑOR GARGANO.- Si no entiendo mal, esta disposición otorga $ 1:000.000 al Ministerio de Deporte y Juventud.

(Se suspende la toma de la versión taquigráfica)

(Se reanuda la toma de la versión taquigráfica)

SEÑOR PRESIDENTE.- Se va a votar el artículo 7º con la siguiente modificación: "Extiéndase la facultad conferida al Ministerio de Deporte y Juventud por el artículo 429 de la Ley Nº 17.296, de 21 de febrero de 2001, hasta el 31 de mayo de 2002". Y luego continúa la redacción.

SEÑOR GARCIA COSTA.- Dejo constancia que me abstengo de votar.

SEÑOR PRESIDENTE.- Se va a votar.

(Se vota:)

- 5 en 7. **Afirmativa.**

  En consideración el artículo 9º.

  (Se vota:)

- 1 en 7. **Negativa.**

  En consideración el artículo 10.

  (Se vota:)

- 6 en 7. **Afirmativa.**

  En consideración el artículo 12.

Con respecto a este artículo, quiero señalar que quien habla hizo consultas a la Unidad Reguladora de Servicios de Comunicaciones en virtud de un planteamiento realizado por el señor Senador Gallinal. Los representantes de dicha Unidad nos manifiestan que esta norma es una copia del artículo 90 de la Rendición de Cuentas, que está referido a las radios circundantes a Montevideo. En este caso, parecería que con esta disposición se podría salvar del caos económico a algunas radios del interior del país, a las que se les daría un tratamiento igualitario. El artículo es el mismo, salvo que en lugar de decir "ciudad de Montevideo", debe expresar: "el centro de la ciudad capital departamental", continuando la redacción tal como está.

SEÑOR RUBIO.- Quisiera saber si este punto está referido a un problema impositivo.

SEÑOR PRESIDENTE.- No, se trata de un problema de costo. Por ejemplo, a una radio que está instalada en una ciudad chica del interior de la República, la norma le permite emitir desde la capital departamental manteniendo su antena en el lugar de origen. De esta forma, no cambia para nada la frecuencia en la que está prestando servicio. Concretamente, los planteos estaban referidos al doble pago de luz, alquiler, etcétera. Reitero que hay un problema de costo.

SEÑORA POU.- ¿Se convierte en una radio urbana?

SEÑOR PRESIDENTE.- Es como la norma que votamos para Montevideo. Por ejemplo, la radio de Canelones que tenía estudios en Montevideo, debía mantener la antena en Las Piedras. Por la Rendición de Cuentas le habilitamos –siempre que la Unidad Reguladora de Servicios de Comunicaciones esté de acuerdo- que pueda tener la antena en Montevideo.

SEÑORA POU.- En este caso existiría un problema de facturación.

SEÑOR PRESIDENTE.- En el caso de Montevideo tiene que optar. Reitero que es un tema de costos.

Parecería que con esta norma se puede salvar a alguna radio que está con tremendas dificultades, pagando luz en la planta emisora y en el estudio, por lo que tiene costos en los dos lugares.

SEÑOR GARGANO.- No relaciono –al menos, no lo veo, o hay "gato escondido"- el artículo 12 con el 90. El artículo 90 lo que hace es establecer exoneraciones y supongo que si corresponden al Texto Ordenado, son de carácter fiscal. Lo cierto es que aquí el artículo 90 no está citado.

SEÑOR PRESIDENTE.- Este es un aditivo al artículo 90. El régimen modificativo está en el artículo 90, pero el literal B) hace referencia, exclusivamente, a traslados y no a régimen impositivo. Es el calco del artículo 90, pero se trata del literal B), que es un tema de autorización legal y no impositivo. Si no fuera así, perjudicaríamos a las radios del interior porque continuarían comprendidas por el régimen de las que no están exentas de impuestos, en el que se encuentran hoy.

SEÑOR GARGANO.- El artículo 90 de la Rendición de Cuentas declara incluidas en las exoneraciones del artículo 1º del Capítulo 1 del Título III del Texto Ordenado a las radioemisoras de amplitud modulada y de frecuencia modulada, con exclusión de las siguientes: A) las instaladas en el departamento de Montevideo -estas no están incluidas en las exoneraciones- y B) las que estando en el interior del país tengan, de acuerdo a los parámetros técnicos autorizados, un área principal de servicios cuya cobertura comprende el centro de Montevideo, tomando como tal el kilómetro cero y que además sean a su solicitud trasladadas a este departamento. Quiere decir que, para no estar incluidas en la exoneración, deben tener dos condiciones: cubrir el departamento de Montevideo a partir del kilómetro cero y, además, ser trasladadas a Montevideo.

Esto es otra cosa que no tiene nada que ver, de modo que no entiendo el por qué de su vinculación con el artículo 90.

Ahora bien, el artículo 12 propuesto dice, concretamente, lo siguiente: "Las emisoras de amplitud modulada y frecuencia modulada instaladas en el interior del país que tengan, de acuerdo a los parámetros técnicos autorizados, un área principal de servicio cuya cobertura comprenda el centro de la ciudad capital departamental tomando como tal el kilómetro 0, podrán ser trasladadas a su solicitud, a esa ciudad capital departamental. En ningún caso el hecho del traslado podrá significar disminución de cobertura del Área de Servicio a su cargo."

Quiero recordarles que hay un solo kilómetro 0, de modo que me parece que habría que eliminar la frase "tomando como tal el kilómetro 0". Si se vota con esta nueva redacción, no tengo ningún problema.

SEÑOR PRESIDENTE.- Si se acepta la sugerencia del señor Senador Gargano, estaríamos eliminando, entonces, la cláusula "tomando como tal el kilómetro 0".

SEÑOR RUBIO.- ¿Qué opinión tiene la URSEC sobre esto?

SEÑOR PRESIDENTE.- Positiva. Aclaro que la Mesa pidió a su Presidente que concurriera, pero le fue imposible.

SEÑOR RUBIO.- ¿Esto no altera la situación de las que ya están instaladas?

SEÑOR PRESIDENTE.- No, porque se trata, exclusivamente, de las que hoy están funcionando.

Pienso que deberíamos poner a votación el artículo y tomar las previsiones del caso para el tratamiento en la Cámara de Representantes porque, realmente, no pudimos coordinar la visita del Presidente de la URSEC, quien puede explicar mejor la situación. En definitiva, esto está tomado como un beneficio para salvar a algunas radios del interior que están padeciendo dificultades de costos operativos.

SEÑOR GARGANO.- Eso va a permitirles tener la antena y la emisora en un mismo lugar.

SEÑOR PRESIDENTE.- Propondría que, ante cualquier duda que surgiera en la Cámara de Representantes, nuestros compañeros políticos invitaran a la URSEC.

Si no se hace uso de la palabra, se va a votar el artículo, con la modificación propuesta por el señor Senador Gargano.

(Se vota:)

- 6 en 7. **Afirmativa.**

SEÑOR LESCANO.- Quisiera dejar la constancia de que hemos acompañado este artículo sin mayor estudio –como todos comprenderán- para facilitar su tratamiento en la Cámara de Representantes, pero "ad referéndum" de conocer formalmente la opinión de la URSEC.

SEÑOR PRESIDENTE.- Propongo como miembro informante al señor Senador García Costa.

SEÑOR GARCÍA COSTA.- Dejo constancia de que voy a ceder el uso de la palabra a algunos de los señores Senadores proponentes, ya que no estoy al tanto del proyecto en detalle.

SEÑOR PRESIDENTE.- En consideración los puntos que figuran en segundo y tercer término del orden del día.

SEÑOR GARGANO-. Quiero decir que no vamos a votar ninguna de las dos propuestas formuladas, ni la del Partido Colorado ni la del Partido Nacional. Esta posición se basa en que, en el caso concreto de los Legisladores que estamos comprendidos en la disposición, si lo hiciéramos, incurriríamos en una violación del texto constitucional, ya que dicha Carta establece que la única oportunidad en que se debe considerar la retribución de los Legisladores es el último período de la Legislatura y la resolución entra en vigencia en la siguiente.

Con el mismo espíritu de atender las situaciones que contemplan estos dos proyectos, hemos presentado otro que, según informó la secretaría, fue enviado a la Comisión de Hacienda y no a la de Presupuesto porque crea un impuesto y no es simplemente una disposición legal que establece un nuevo método de cálculo o un lapso para establecer las remuneraciones de los funcionarios públicos. Este proyecto de ley es bastante breve, y dice: "Artículo 1º.- Créase en la actual situación de emergencia nacional un adicional al impuesto establecido por el artículo 25 del Decreto-Ley Nº 15.294, de 23 de junio de 1982, equivalente al próximo ajuste líquido a devengarse en aquellas remuneraciones sujetas a la variación del Índice de Precios al Consumo correspondiente a:

A. Cargos Electivos.

B. Cargos de Confianza y de Particular Confianza del Estado y Paraestatales.

C. Contratos de Arrendamiento de Obra y/o de Servicios brindados al Estado cualesquiera sea el origen de los fondos para atender los mismos.

D. Funcionarios de Organismos Binacionales, Multinacionales e Internacionales, designados por el Gobierno Nacional.

Lo expresado precedentemente abarcará por única vez el primer ajuste salarial a efectuarse, independientemente de la fecha en que el mismo deba producirse.

Artículo 2º.- Establécese que con referencia a lo dispuesto en el artículo precedente y al artículo 1º de la Ley Nº 17.558, de 25 de setiembre de 2002, en ningún caso significará una reducción de la retribución líquida después de Montepío e Impuesto a las Retribuciones Personales.

Artículo 3º.- El producido del Impuesto creado en el Artículo 1º se destinará a redistribuir por partida fija al quintil inferior de pasividades.

Artículo 4º.- Suspéndase por 2 (dos) años, la realización de nuevos contratos de arrendamiento de obra y/o servicio brindados por el Estado."

Quiere decir que legisla sobre tres aspectos. En primer lugar, legisla sobre las remuneraciones de los cargos que se mencionan, estableciendo un impuesto; en segundo término, destina el producido del impuesto a incrementar las remuneraciones de las pasividades del quintil inferior, es decir, el 20%, que es el porcentaje que está en esas condiciones. Y, en tercer lugar, suspende por dos años la realización de nuevos contratos de arrendamientos de obra y/o servicios brindados por el Estado.

En definitiva, vamos a votar este proyecto de ley y no vamos a acompañar los otros.

SEÑOR RIESGO.- Si me permite, señor Presidente, diría que deberíamos pasar todo este tema para la semana próxima, porque creo que el proyecto de ley presentado por el Frente Amplio merece un estudio, por más que dicho Partido haya manifestado que no va a acompañar la iniciativa del Partido Nacional ni la del Partido Colorado. Es más, se debería citar a la Comisión de Hacienda.

SEÑOR GARGANO.- Sin entrar a las consideraciones particulares del proyecto presentado por el Partido Nacional y del que presentara el Partido Colorado, hay una objeción de orden constitucional, que ya la formulamos cuando en otra oportunidad discutimos en Sala este tema, sobre la cual no podemos incidir. Esa es la cuestión central para nosotros, y no tanto el contenido particular de las disposiciones, sobre el cual podemos discutir. Pero creemos que hace mal el Parlamento en violar en forma tan flagrante las disposiciones constitucionales.

SEÑOR PRESIDENTE.- La Presidencia quiere hacer la siguiente consulta de funcionamiento práctico. El proyecto de ley a que hace referencia el señor Senador Gargano fue presentado en la Comisión de Hacienda; por tanto, ¿cómo deberíamos proceder para poder considerarlo en esta Comisión?

SEÑOR RIESGO.- Precisamente, señor Presidente, a eso me iba a referir.

Una de las cosas que iba a proponer –no sé si lo podemos resolver aquí, por intermedio del Presidente de la Comisión o en la tarde de hoy en el Plenario, a través de la Secretaría del Senado- era solicitar que ese proyecto de ley se traslade de la Comisión de Hacienda a la Comisión de Presupuesto y que se hagan los repartidos del caso. Planteo esto porque sería bueno estudiar cuánto da el efecto del impuesto –que el Senador está analizando- que se produce en ese quintil de los jubilados, así como otros detalles que sería interesante conocer, lo que no significa que uno vaya a acompañar la iniciativa. Simplemente creo que es lo que corresponde analizar. Por lógica, voy a votar, muy posiblemente, el proyecto de ley del Partido Colorado, que es de redacción similar al del Partido Nacional. De todas maneras, insisto en que correspondería estudiarlos todos juntos.

SEÑOR PRESIDENTE.- Si los miembros están de acuerdo, correspondería proponer una reunión integrada entre la Comisión de Hacienda y la de Presupuesto para la próxima semana, a efectos de analizar este proyecto de ley.

SEÑOR GARCIA COSTA.- Nosotros, frente a una petición que además, por lo visto, cuenta con el asentimiento de todos los miembros de la Comisión, lo vamos a aceptar. Pero creemos que el tema está más que discutido y conocido por el país entero, y que una semana para definir temas más que notorios es una demora que no hace a la circunstancia que se está viviendo en la materia.

Por otra parte, señor Presidente, queremos dejar constancia de dos cosas. En primer lugar, lo que se plantea no es inconstitucional.

Nadie puede decirme lealmente que disminuir mi sueldo –voy a tomar mi propio ejemplo- de un eventual aumento del 10%, mediante un impuesto que puede establecer la mayoría de la Cámara, es distinto a que dicte una ley que diga que el reajuste de mi sueldo alcanza al 10%. Sería manejar conceptos al solo efecto de señalar un tema puramente teórico que no existe. Quería dejar esta constancia, y ya tendremos oportunidad de discutir esto más extensamente.

En segundo lugar, señor Presidente, quiero decir que nosotros desearíamos que la convocatoria que se haga de la Comisión de Hacienda integrada con la de Presupuesto –o la de Presupuesto integrada con la de Hacienda- tenga quórum, porque mucho tememos que no haya número y se trata de un tema que, repito, tiene gravitación –esto todos lo hemos apreciado- por lo que me parece que, por sí o por no, hay que dar una respuesta cumplida a esta circunstancia, porque el país lo merece. Alguna vez lo dijimos y ahora lo repetimos: el Palacio Legislativo, entendido como funcionarios y Legisladores, es hoy una isla en el país en materia de remuneraciones. Doscientos cincuenta mil funcionarios públicos ajustan por el índice de salarios que fija el Poder Ejecutivo para la Administración Central, mientras esta Casa ajusta por otro concepto, y esta situación se hace muy difícil de sostener; confío en que todos nos habremos dado cuenta de eso. Entonces, estos proyectos de ley tienden a modificar dicha situación.

¿Adónde voy, señor Presidente? Si nosotros –en este caso hablo por el Partido Nacional- no tuviéramos constancia la semana que viene de que estas dos Comisiones integradas han llegado a un buen término, vamos a convocar al Senado para que sea este Cuerpo el que se pronuncie sobre hechos que están al alcance de todos. Si bien las Comisiones van a aportar cosas interesantes –dialogados y elementos de juicio- seguramente no van a ser las que van a hacer cambiar los criterios.

SEÑOR RIESGO.- Quería proponer que no se reuniera una Comisión integrada, porque implicaría un número muy grande de Senadores y ello podría originar alguna complicación. Por el contrario, sugiero que se reúna sólo la Comisión de Presupuesto, y mantendría mi propuesta anterior en el sentido de solicitar hoy en Sala el pase del tema de la Comisión de Hacienda a la de Presupuesto y tratarlo el día miércoles de la semana próxima, a la hora 11 y en la sesión del Senado en horas de la tarde.

SEÑOR GARGANO.- Quería dejar algunas constancias.

La primera de ellas es que me reafirmo en pensar que modificar el sistema de ajuste del salario de los Legisladores a través de una ley, obviando la disposición constitucional, es una gruesa inconstitucionalidad. Esto lo podemos discutir eternamente. Seguramente, si esto se lleva a cabo mediante una ley, luego será la Suprema Corte de Justicia quien decidirá sobre el asunto, porque siempre habrá algún interesado que le dará intervención. Pero ha cometido tantas inconstitucionalidades este Parlamento a lo largo de su historia, que una más no importa: "una mancha más no le hace nada al tigre".

SEÑOR GARCÍA COSTA.- No he oído al señor Senador Gargano que haya presentado recursos de inconstitucionalidad.

SEÑOR GARGANO.- He presentado unos cuantos; pero como trabajaba en la Corte, no me dejaban.

(Hilaridad)

SEÑOR GARCÍA COSTA.- No; después...

SEÑOR GARGANO.- Asimismo, quería decir que el proyecto del Encuentro Progresista – Frente Amplio tiene algunas cosas muy importantes. Por ejemplo, establece un criterio de aplicación del impuesto a los cargos de confianza política, a los cargos de las organizaciones estatales y paraestatales. Estoy de acuerdo con que hay remuneraciones muy injustas, en especial, por ejemplo, la de los 400 Gerentes que hay en las empresas públicas y que ganan sueldos de más de $ 100.000.

A esa gente también habría que aplicarle un impuesto. ¡Eso es hacer justicia! Son el triple de los Legisladores que hay en este país. Me parece bien que a los Legisladores se les baje la caña y nos rebajemos el sueldo, pero también a los otros. Entre ellos, a los 1.400 o 1.600 contratos de arrendamiento de obra y de servicios, que son designados a dedo y cobran en dólares o en pesos, pero se les paga el IVA. De manera que se los remunera con determinada cantidad y, además, se les paga dicho Impuesto para que no tengan una carga impositiva. Por lo tanto, el Estado se hace cargo de eso.

También, podríamos mencionar algunas otras remuneraciones que son exorbitantes. ¿Por qué no aplicar el impuesto a la Gerente del Banco de Previsión Social o a los Directores Gerentes de las AFAP, donde el Estado tiene intervención, que ganan en dólares o en pesos, y que si se convierten a dólares son miles? Estas personas también son designadas a dedo y no por la voluntad de la ciudadanía.

Vamos a discutir este tema en el Senado. Voy a confeccionar una lista a fin de hacer público este asunto. Si hay que hablar, entonces, hablemos de todos. Soy partidario de que el sacrificio lo paguemos todos y que también lo sufran quienes lucran con esta situación. Por ejemplo, los que han subido la canasta básica de alimentos en un 100% y aquellos que pueden afrontar con mucha mayor solvencia la inflación del 45% o 50%, que es a lo que se llegaría sumando las cifras del año pasado y del presente.

Considero que esto es parte de una concepción, a mi juicio, equivocada. Con todo respeto, creo que es una operación política más que un mecanismo de ahorro, destinada a que esto sea el debate central del país y no la crisis que han provocado las políticas económicas que se han aplicado en los últimos 15 años.

Era cuanto deseaba señalar.

SEÑOR PRESIDENTE.- De acuerdo a lo resuelto, la Comisión se volverá a reunir el próximo miércoles a las 11 horas, a fin de tratar el tema relacionado con el ajuste salarial de los señores Legisladores.

Se levanta la sesión.

(Así se hace. Es la hora 12 y 23 minutos)